

Den sidste sag på dagsordenen var:

Første behandling af forslag til lov om jernbanedrift på Lolland-Falster.

(Lovforslaget findes i tillæg A. sp. 2039; fremsættelsen findes i tidenden sp. 3588).

Lovforslaget sættes til forhandling.

Horn: Mit parti kan også anbefale vedtagelsen af det foreliggende lovforslag. Det er jo i realiteten en overenskomst, der er sluttet mellem de interesserede parter og staten, som her skal godkendes af folkettingen.

De nærmere omstændigheder ved overenskomstens tilblivelse er jo partierne bekendt fra de forhandlinger, der fandt sted i foråret 1953, hvor man ved en bevilling sikrede Lollandbanens drift i concessions-tiden, indtil 1. juli i år. Jeg vil gerne rette en tak til repræsentanterne for amts- og bykommunerne og til ministeriets embedsmænd, der øvede en betydelig indsats i denne meget vanskelige sag, som nu finder sin løsning på en, synes vi, for alle parter og ikke mindst for befolkningen på Lolland tilfredsstillende måde.

Indledningsvis vil jeg gerne have lov til at gøre et par principielle bemærkninger, således som jeg bebudede ved behandlingen af lovforslaget om Slangerupbanen den 13. januar.

Den foreliggende sag er jo af en ganske særegen karakter og vil nok blive draget frem adskillige gange i de nærmeste år, når der skal tales om, hvorvidt visse jernbanelinier skal opretholdes eller ikke. Vi må imødesee vanskelighederne for mange såvel privatbaner som statsbaner i de nærmeste år. Trods modernisering og rationalisering af driften har vi allerede set, at 5—6 baner har måttet likvidere, og 2 fynske baner likvideres pr. 1. april. Det viser klart, at befolkningen i de egne, hvor man har en privatbane tilsluttet en statsbanestrækning, må tage op til overvejelse, om man vil fortsætte med at opretholde banen eller ikke, om man samtidig vil have både en skinnevej og en landevej. Når man ved, at de moderne veje, som vi står overfor at måtte bygge hele landet over, i øjeblikket er oppe på en kvadratmeterpris af 40—50 kr., alt efter hvor gode man vil lave vejene, er det givet,

at befolkningen i de egne, hvor man selv må betale de væsentligste omkostninger både ved landeveje og jernbaner, må regne ud, om den har råd til at opretholde begge dele. En ting kan man gå ud fra som givet: landevejen slipper vi i alt fald ikke uden om. Det gav netop det omtalte lovforslag stærkt udtryk for.

Men selvom vi er kommet over den tid, da hestehandleren lejede ekstratog, når nat-ten havde overrasket og spiritussen overvældet ham inde i byen, som en gammel privatbanemand skrev i „Jernbane-Bladet“ i en juleartikel, så ville det dog være uklogt nu at begynde at indstille sig på et almindeligt baneslagteri, men der er altså grund til overvejelser.

Moderniseringsloven af 1948 pålagde de interesserede kommuner at tage del i omkostningerne, hvis de ville opretholde banerne, idet moderniseringslånene blev gjort betinget af, at kommunerne gav garanti for driftens fortsættelse i 7—10 år, det vil sige til 1956—59.

Vi kan, således som det blev udtrykt under forhandlingerne den 13. januar, være enige med den højtærede minister i, at der nedsættes et udvalg eller en kommission til at se på disse ting, et udvalg, som repræsentanter for de interesserede parter naturligvis må være med i, således at vi kan få en kortlægning over, hvad der bør bestå, og hvad der ikke bør bestå. Jeg forstod også af forhandlingerne den 13. januar, at man fra alle sider var enig med ministeren, når han bebudede nedsættelsen af et udvalg eller en kommission.

Vi kunne forsåvidt ønske, at spørgsmålet blev lagt op i et noget højere plan, så at også statsbanestrækningerne kom med i overvejelserne. Nu ved jeg ganske vist, at statsbanerne, således som det kom til udtryk med hensyn til Slangerupbanen, selv kommer, når der er et område, hvor de mener det er uforsvarligt at fortsætte som hidtil, og hvis den linie fortsættes, behøver vi herinde jo kun at blande os i dette forhold, efterhånden som statsbanerne selv kommer frem med deres ønsker. Men vore ønsker går forsåvidt noget videre, idet vi godt kunne tænke os, at trafikproblemerne i almindelighed blev taget op indenfor dette udvalg eller denne kommission. På den anden side tager jeg næppe fejl, når jeg skøn-

[Horn.]

ner, at de politiske muligheder for at få tilslutning hertil er meget ringe, selvom udviklingen siden 1948, da vi stærkt pegede på nødvendigheden af at få plan i hele vor trafik, netop har givet os ret. Det er jo sådan, at vi bl. a. for vognmandskørselens vedkommende er ved at nærme os de meget uheldige forhold, som vi havde i 1930'erne.

Alt imens kæmper banerne en forbitret kamp for at fastholde såvel passagerer som gods. Det går tåleligt, hvad passagererne angår, navnlig for de baner, som har moderniseret og anskaffet skinnebusser; det er tog, som folk kan lide at køre med, men det er alligevel sådan, at bilerne trænger stærkere og stærkere ind på godstransporten, og her er det navnlig firmavognene, som spiller en meget stor rolle og skaber vanskeligheder for banerne. Ser vi f. eks. på, hvilken andel jernbanerne har i transporten af gods, som jo er en meget væsentlig indtægt for banerne, er det sådan, at i øjeblikket er det kun ca. 30 pct. af den godsmængde, som ind- og udlades over vore havne, der transporteres af banerne. I tiden før 1930 lå det sådan, at omkring 90 pct. af godsmængden transporteredes af banerne. Denne forskel mellem 30 pct. nu og 90 pct. tidligere giver netop et meget klart billede af, hvilken udvikling der er i gang, og den vil nok fortsætte nogen tid endnu.

Hvad Lollandsbanen angår, er den ikke gået ram forbi, men den hører dog til de baner, der har livsbetingelser, hvis befolkningen dernede vil slutte op bag den med samme iver, som den har kæmpet for, at staten skulle overtage den.

Vi finder det rimeligt, således som det foreslås i lovforslaget, at staten går ind i det nye selskab med halvdelen af aktiekapitalen, fordi vi må anse denne bane for at være delvis rentabel og det derfor vil være forsvarligt, at staten yder støtte til at opretholde den efter de regler, som er angivet med hensyn til dækningen af det forventede underskud. Vi må erkende, at Lollandsbanens vanskeligheder navnlig opstod, efter at Storstrømsbroen var blevet bygget. Den betød, at banen blev meget, meget dårligt stillet i konkurrencen med lastbiler, turistbiler m. v., og jeg vil i og for sig mene, at det måske var værd at overveje, om man på en eller anden måde

kunne neutralisere deres virkninger for at give Lollandsbanen ligelig konkurrence med de last- og rutebiler, som grasserer voldsomt på de egne, hvor også rutebil- og turistbiltrafikken er gået noget videre, end man har tilladt andetsteds i landet. Det er altså kommet banen til skade, og det bør befolkningen dernede tænke på.

Jeg ved, at der i mindre kredse på Lolland er en vis surhed over, at staten ikke har villet opløse Lollandsbanen. Man har overfor mig hævdet, at bare de lokale forhandlere havde slået noget hårdere i bordet, var det nok lykkedes. Jeg vil endnu en gang fremhæve, at de lollandske forhandlere indtog en saglig stilling. Det siger sig selv, at staten ikke kunne indlade sig på at overtage Lollandsbanen i betragtning af de konsekvenser, det ville medføre. De lollandske forhandlere har gjort et ærligt stykke arbejde og stillet sig på et sagligt standpunkt, og det skal de ikke have utak for, tværtimod. Det, at Lolland har haft den fineste ordening, nogen privatbane har haft her i landet, idet de har fået penge fra staten, medens andre egnes befolkning har måttet betale, berettiger ikke til at stille krav om statsovertagelse.

Men lad nu stridsaksen ligge. I det foreliggende lovforslag har Lolland stadig en begunstiggelse, som alle andre privatbaner ville slikke sig om munden efter at få — jeg tænker på de begunstiggelser, der gives ifølge lovforslagets §§ 4 og 5. Jeg har også forstået, at flertallet af befolkningen erkender, at det er en god ordening, lovforslaget indeholder. Dette gælder også, hvad angår personalets sikring fremover; det har ligget de lollandske forhandlere meget på sinde at sikre personalet bedst muligt, og ved den ordening, der her træffes, skabes der sikkerhed for pensioneringen, og det nye selskab overtager de faste folk.

Den eneste mangel, der efter min mening kan siges at være ved den nye ordening, er egentlig, at man ikke har fået et altomfattende trafikelskab dernede. Selvfølgelig den struktur, Lolland har, giver de bedste betingelser for, at man kunne skabe et trafikelskab, som kunne yde befolkningen særdeles god service og tillige have en ganske god økonomi; men det problem kan måske senere løses. Det vil formentlig trænge sig på ad åre, idet man dernede vil finde ud af,

[Horn.]

at spørgsmålet ikke er løst til bunds ved den her foreslåede ordning.

Hvad angår selve likvideringen af det gamle selskab, finder vi, at der her er foreslået en rimelig ordning, som både det gamle og det nye selskab kan være tjent med. I bemærkningerne til lovforslaget og i ministerens fremsættelsestale er der gjort rede for, hvorledes strækningen Orehoved — Nykøbing afhændes til DSB, inkluderet Nykøbing station, hvorved selskabet skaffer sig 1,9 mill. kr., hvormed likvidationen skulle kunne give nogenlunde balance, når det nye selskab, som forudsat i lovforslaget, overtager pensionsforpligtelserne og iøvrigt overtager materialer o. s. v.

Likvidationens eneste vanskelighed skulle derfor være, at de private aktionærer ville påstå, at den rentegaranti på 4 pct., staten i sin tid gav, ikke skulle kunne ophæves. Ifølge de oplysninger, der gives i bemærkningerne til lovforslaget og i den højtærede ministers fremsættelsestale, må vi finde det rigtigt, at denne rentegaranti ikke kan betragtes som vedvarende. Vi mener, at det er godtgjort, at forrentningsretten må følge koncessionstiden; der er næppe nogen, der dengang eller senere har kunnet forvente, at renteydelsen var uafhængig af koncessionstiden, og har køberne forudsat noget sådant, må det anses for en mere eller mindre taktfuld spekulation i disse aktier. Gik man ind på den tankegang, at rentegarantien skulle være gældende til evig tid trods skiftende forudsætninger, ville såvel stat som kommune komme ud i ganske uoverskuelige forhold. Der var ingen offentlige myndigheder, der turde tage ansvar for noget som helst, hvis man på den måde skulle kunne binde stat og kommune til evig tid. Jeg betvivler derfor også, at nogen skulle have mod til at demonstrere en sådan anskuelse overfor det offentlige.

Vi kan derfor tilsige vor medvirken til en hurtig gennemførelse af lovforslaget, således som det her foreligger. Vi mener egentlig, at det haster lidt, for at det nye trafikelskab kan komme i gang og alle forberedelser træffes, så at overgangen kan blive så gnidningsløs som muligt, når koncessionen for det gamle selskab udløber den 1. juli.

Der er ikke grund til at komme ind på detailspørgsmål, dem er der gjort rede for i bemærkningerne til lovforslaget og i ministerens fremsættelsestale, men jeg vil mene, at det er hensigtsmæssigt at nedsætte et udvalg, der kan se på detailspørgsmålene. Jeg skal derfor slutte med at udtale det håb, at Lollands, ja, jeg kan godt sige hele Maribo amts, befolkning vil stå sammen om den nye baneordning, som er den bedste ordning, der findes for nogen privatbane her i landet. Derved gavner den sig selv. Den interesse, man har mødt hos befolkningen dernede i det halvandet års tid, forhandlingerne har stået på, har vist, at man virkelig ønsker at bevare banen, og det skulle gerne give sig udtryk i, at man slutter op om den foreslåede ordning, når lovforslaget forhåbentlig inden længe bliver vedtaget.

Gideon: Da der som grundlag for dette lovforslag foreligger en betænkning og et forslag om en ordning, der er afgivet af et på bredt grundlag nedsat udvalg, ligesom denne betænkning og dette forslag har dannet grundlag for den overenskomst, som er indgået mellem ministeriet og de interesserede kommuner, skal jeg for mit vedkommende ikke komme nærmere ind på sagens forhistorie. Det er nu engang historie, men historisk interesserede vil kunne få en både omfattende og indgående belysning af udviklingen ved at gennempløje de lolland-falsterske aviser gennem det sidste par år. De vil derigennem få et levende indtryk af, at hele landsdelens befolkning har fulgt sagens udvikling med den mest levende og interesserede opmærksomhed.

Den løsning, man er kommet til, og som dette lovforslag altså bygger på, går ud på at stifte et nyt jernbaneaktieselskab, der efter forhandling med det gamle selskab skal overtage og fremtidig drive de pågældende jernbanestrækninger på de vilkår, som privatbanedrift her i landet i almindelighed er underkastet, med deltagelse af de interesserede kommuner og med tilskud fra staten til dækning af eventuelle underskud. Staten skal således i nærværende tilfælde indskyde ½ mill. kr. og kommunerne ligeledes ½ mill. kr., og dette svarer til den sædvanlige fordelingsnorm mellem stat og kommuner. Jeg tror derfor ikke, at det lovforslag, der her

[Gideon.]

foreligger, vil kunne få synderlig store konsekvenser, men iøvrigt skal jeg ikke komme ind på enkeltheder i lovforslaget, idet jeg her kan henvise til den højtærede trafikministers fremsættelsestale og de udførlige bemærkninger til lovforslaget.

Der er ingen tvivl om, at det i høj grad har bidraget til den her foreslåede ordning, at den daværende trafikminister, det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup), nedsatte udvalget på et meget bredt grundlag, og jeg finder anledning til at understrege overfor dette udvalgs medlemmer og navnlig overfor de lokale repræsentanter for Lolland-Falster, at der utvivlsomt ikke for udvalget har foreligget nogen mulighed for at opnå et gunstigere resultat end det, der her foreligger. Jeg tror også, at udvalgets medlemmer under de forhandlinger, de har deltaget i, er blevet ganske klar over, at dette er tilfældet. Ingen, der kender forholdene dernede, kan imidlertid være i tvivl om, at den lokale befolkning ikke er helt tilfreds med den foreslåede ordning, men er skuffet over, at staten ikke overtog banen, idet man har følt sig stedmoderligt behandlet trafikalt set; men det ville være urigtigt ikke at erkende, at der ikke har været nogen mulighed for at få gennemført en sådan ordning. Fra alle sider har man været betænkelig med hensyn til de konsekvenser, en sådan ordning ville medføre. I 1955 og senest i 1956 udløber den kommunale garanti for næsten samtlige privatbaner her i landet, og man har været bange for, at man til den tid fra disse privatbaners side ville komme frem med krav om statsovertagelse. Det er betragtninger som de her anførte, der har gjort kravet om statsovertagelse uigennemførligt.

I denne forbindelse kunne jeg for resten have lyst til at spørge den højtærede trafikminister, hvordan det går med nedsættelsen af den bebudede kommission, eller det bebudede udvalg var det måske, der var tale om, til undersøgelse af banernes forhold. Det ærede medlem hr. Horn var inde på det samme. Der er nu kun et års tid, til spørgs-

målet som nævnt bliver aktuelt for privatbanernes vedkommende, så derfor er det snart ikke for tidligt at få nedsat denne kommission.

Det skulle nødig gå således, at man kom til at stå overfor at skulle handle i en tvangssituation. Jeg minder om, at den sag, som vi her behandler, er rejst af daværende trafikminister Victor Larsen allerede i 1951, og alligevel kom man i begyndelsen af året 1953 til at stå i en tvangssituation. Det drejede sig kun om een bane, men hvor helt anderledes stort er ikke det her berørte spørgsmål om banernes stilling i almindelighed, når det skal undersøges til bunds? Det er nødvendigt, at dette spørgsmål bliver taget op snarest. Ikke mindst de mange amts-, by- og sognekommuner, som hele landet over om et eller to år står overfor at skulle tage stilling til, om de skal garantere den fortsatte drift eller ej, har krav på at få en afgørelse. Også de mange funktionærer, der er knyttet til banerne, og hvis ve og vel er afhængig af dem, har krav på i god tid at få klarhed over, hvilke baner der kan blive tale om at nedlægge.

Det er derfor naturligt, at dette spørgsmål er rejst af privatbanernes fællesrepræsentation, men det er efter min mening ikke tilstrækkeligt, at man interesserer sig for privatbanerne. Jeg har nok set, at den højtærede trafikminister har givet udtryk for, at han vil tage een ting ad gangen, og at man nåede længst på denne måde. Det er muligt, det er det nemmeste, men det er ikke altid det rigtigste at springe over, hvor gærdet er lavest, og man kan nu ikke alene tale om privatbanerne, man må tage statsbanerne med. Man kan efter min mening ikke afsige en dødsdom over denne eller hin privatbane og så samtidig sige til de folk, hvis trafikforbindelser man berøver dem: ja, men I må stadig være med til at betale til statsbanernes sidelinier, hvis underskud kan være betydelig større end den pågældende privatbanes. Jeg er også bange for, at tager man alene privatbanespørgsmålet op, kunne man nemt fristes til bagefter at glemme hele

[Gideon.]

statsbanespørgsmålet. (*Ministeren for offentlige arbejder* [Carl Petersen]: Hvorfor skulle man det?). Jo, det kunne være naturligt, at man gjorde det. (*Ministeren for offentlige arbejder* [Carl Petersen]: Nej, det er unaturligt!). Hvis man tager det under eet, løber man i hvert fald ikke den risiko, at man skulle glemme det.

Som sagt, jeg vil spørge den højtærede minister, hvorledes det går, men jeg skal efter dette vende tilbage til det foreliggende lovforslag. Jeg skal herom sige, at når synspunkterne til at begynde med stod ret skarpt overfor hinanden, så skyldes det jo, at man fra den lollandske befolknings side ikke har kunnet godtage den betragtning, at en overtagelse af Lollandsbanen medførte disse farlige konsekvenser. Man har fremhævet dernedefra, at der gjorde sig ganske særlige forhold gældende, som bevirkede, at man havde en særstilling i forhold til andre jernbaner, der derfor ikke kunne kræve en særbehandling. Man har henvist til, at Lolland har en meget udviklet handel og industri, at det drejer sig om en landsdelsbane af langt større betydning end mange af de statsbanestrækninger, som stadig opretholdes, og at der ikke i hele landet findes en by af Nakskovs størrelse, som ikke har direkte statsbaneforbindelse.

Man henviser også til, at det jo ikke kunne falde den lollandske befolkning ind at komme og forlange statsgaranti eller statsovertagelse af de sidebaner, som man jo også har dernede. Man vil her kunne henvise til, at det ikke er så længe siden, man har vedtaget at lade Nakskov—Rødby banen træde i likvidation, uden at man har drømt om, at man skulle rette en henvendelse til staten derom; den er holdt op med at køre fra 1. januar i år. Men også dette er jo historie; men jeg har ønsket at fremdrage det for at vise, hvilke synspunkter der ligger til grund for den lokale befolknings indstilling, uden at jeg nu, da der er truffet en overenskomst også med kommunerne dernede, skal indlade mig på en vurdering af de forskellige synspunkter.

Det her foreliggende forslag er altså tiltrådt af samtlige interesserede kommuner, og mit parti kan give det sin tilslutning, fordi vi finder, at der gør sig særlige forhold gældende for denne banes vedkommende, så

at der ikke er tvivl om, at den bør oprettholdes som den landsdelsbane, den er. Imidlertid vil jeg finde det rigtigst, at man ser på forslaget i et udvalg. Jeg er klar over, at det haster; der er jo kun 4 måneder tilbage, inden koncessionen udløber, og skal det store administrative arbejde, der ligger for, når dette forslag vedtages, kunne gennemføres, så må der et vist tempo til; men jeg kan på mit partis vegne med disse bemærkninger tilsige dette lovforslag en hurtig og velvillig behandling.

Tesdorpf: Det foreliggende lovforslag er fremkommet efter en lang række forhandlinger mellem statsmagten og kommunerne, og jeg vil synes, at det er urimeligt for mig at spilde tiden med at fordybe mig i de uoverensstemmelser, der har været, og som tildels er bilagt. Jeg vil gerne lige tilføje, at jeg håber, at der kommer en udvalgsbehandling, hvorunder det bliver muligt at drøfte ting, som endnu ikke måtte være behandlet, og udefra kommende ønsker om ting, som man endnu ikke har kunnet bifalde, men hvor man er i uoverensstemmelse med lovforslagets indhold.

Der var jo tre muligheder for, hvordan det skulle gå, når koncessionen udløb. Den ene var, at man fik ren statsdrift på Lollandsbanen, og det er helt naturligt, at befolkningen ønskede, at staten skulle overtage jernbanedriften. Det var et rimeligt ønske, således som befolkningen dernede måtte se på sagen, men det var ikke muligt og ville ikke have været muligt politisk at skabe et flertal for et sådant forslag på grund af de konsekvenser, som det, således som også det ærede medlem hr. Gideon sagde, automatisk ville have medført i andre dele af vort land.

Den anden mulighed var, at man, når koncessionen udløb, skulle nedlægge banen på Lolland. Det er en af de ting, som man måske har talt lidt for lidt om. På lang sigt er jeg ikke sikker på, at det måske ikke havde været det rigtige; det viser sig måske om en række år, at man i dag ikke var fremsynet nok, at man lige så godt nu kunne have set tingene i øjnene og nedlagt banen på Lolland. For hver dag der går, kan man næsten sige, fordi udviklingen skrider så hurtigt frem, ser man, hvorledes meget af trafikken glider bort fra banerne, og det sker

[Tesdaorpf.]

også i høj grad på Lolland, og så melder der sig også hos mig en tvivl om, hvor længe det i virkeligheden vil være værd at opretholde denne bane.

På den anden side vil jeg nok tro, at hvis man med eet slag nedlagde banen, nu når koncessionen løber ud, uden at det var forberedt, så ville det antagelig være sket for brat. Jeg må indrømme, at jeg synes, det var for brat, hvis staten i virkeligheden havde dikteret en nedlæggelse ved ikke at ville give en bane på Lolland et tilskud af statens midler, som andre baner får det. Hvis man skulle nedlægge banen på Lolland, måtte det først og fremmest være den stedlige befolkning, landsdelen dernede, der ønskede det, og man må jo sige, at landsdelen ikke ønsker det, for selvom det var vanskeligt at nå til den foreslåede ordning, viste det sig dog, at repræsentanterne for kommunerne og amtet ønskede selv på denne måde at bibeholde banen. Men jeg vil gerne ved denne lejlighed sige, at jeg personlig — og jeg tror, mange i mit parti mener det samme — må indrømme, at banen dernede hører til de baner, som man ikke i det lange løb kan være sikker på det vil være rimeligt og naturligt at opretholde, og som heller ikke ville være ønsket af landsdelens egen befolkning, hvis man fik en anden, mere praktisk og moderne befordring. Jeg synes, at dette spørgsmål med den lollandske bane tyder på, at vi i høj grad trænger til en stor oversigt over disse forhold, en virkelig dybtgående drøftelse af de danske jernbaner i en trafikkommission, som det også blev sagt af den ærede foregående taler.

Det blev altså den tredje udvej, man havde i med dette lovforslag, nemlig udvejen med en bane, der får det størst mulige stats-tilskud og drives af et nyt selskab, som stat og kommuner går ind i med en lige stor part, ligesom stat og kommuner påtager sig garantien for de pensionsforpligtelser, det nye selskab overtager. Jeg synes, at der ved denne lejlighed er grund til at bringe de repræsentanter for kommuner og amt, som deltog i de drøftelser, der har ligget til grund for dette lovforslags tilblivelse, en tak for det store arbejde, de har gjort for at nå til en ordning, som der kunne blive enighed om.

Jeg har ikke i dag noget at sige til lovforslagets enkelte paragraffer efter de drøf-

telser, som er gået forud, og efter den højtærede ministers udtalelser angående forholdet til de gamle aktionærer. Det er vel rimeligt at antage, at de synspunkter, som regeringen gennem lovforslaget lægger til grund for forholdet til aktionærerne, vil holde. På den anden side må man forudse — det siger den højtærede minister også i sin fremsættelsestale — at nogle vil betvivle, at dette er tilfældet, og hvis der af Højesteret afsiges en dom, som indeholder et andet syn på forholdet, vil der ikke være andet at gøre end at rette sig derefter og tage følgerne deraf.

Vigtigere end at beskæftige sig med, hvad der ligger forud for fremsættelsen af dette lovforslag, synes jeg det vil være at se på, hvordan det bliver, hvis dette lovforslag gennemføres. Det vil både for de interesserede kommuner, for deres beboere og for staten være af stor betydning, at det nye selskab, som efter dette lovforslag nu skal drive banen på Lolland, bliver en dygtigt ledet og moderne jernbane, som koncentrerer sig om de trafikopgaver, som der er levedmuligheder og udviklingsmuligheder for, så længe banen er berettiget og ønsket, hvor længe det nu bliver.

Jeg vil gerne slutte med at sige til den højtærede minister: lad os få den store trafikkommission, som jeg ved bl. a. er foreslået af den forrige trafikminister, det ærede medlem hr. Jørgen Jørgensen (Ullerup). Lad os få denne kommission, og lad denne kommission se de nye tids krav og befordringsmidler og muligheder i øjnene, således som de foreligger i dag, og lad os så ikke vente for længe med at rette os efter de synspunkter, en sådan kommission måtte komme til på disse områder, selvom forskellige tilvante ting — og dertil hører antagelig både små baner, privatbaner og måske også noget af statsbanernes net — skulle ryge med i købet; det synes jeg ikke gør noget, hvis en mere rationel, bedre og mere til tiden svarende befordring kunne træde i stedet.

Svend Jørgensen: Den højtærede minister for offentlige arbejder nævnte i sin fremsættelsestale, at dette lovforslag fremtræder som resultatet af langvarige forhandlinger mellem ministeriet og de lollandske kommuner, og at disse forhandlinger også har været omfattet med stor interesse af offent-

[Svend Jørgensen.]

ligheden. Når det er tilfældet, skyldes det, at det fra kommunernes og fra befolkningens side er gjort gældende, at den betydning, der måtte tillægges Lollandsbanen, er så stor, at denne bane burde overtages og drives som statsbane. Dette synspunkt har ministeriet for offentlige arbejder imidlertid ikke kunnet gå ind for af hensyn til konsekvenserne for statens stilling overfor andre privatbaner, selvom den højtærede minister erkender, at Lollandsbanen har overordentlig stor betydning for egnen. Selvom man i den senere tid, sidst så sent som den 1. januar i år, har nedlagt privatbaner, hele to, på Lolland og erstattet dem med rutebiler, kan man imidlertid ikke undvære stambanen på Lolland eller erstatte den med biler. Derfor må også den overenskomst, der er sluttet mellem staten og Maribo amtsråd samt Maribo, Nakskov, Nykøbing F., Rødby og Saks-købing byråd, hilses med stor tilfredshed. Det gamle selskab overgår ved koncessionens udløb til et nyt aktieselskab med en aktiekapital på 1 mill. kr., hvoraf staten overtager det halve, medens den anden halvdel overtages af amtet og de før nævnte kommuner. Det nye selskab overtager så samtlige aktiver og passiver i det gamle selskab, derunder pensionsbyrden, der er opgjort til ca. 18 mill. kr., såfremt banen måtte standse. De 250 000 kr. af den ene million, som aktiekapitalen andrager, vil medgå til kontant udbetaling til det gamle selskab, medens 750 000 kr. er tænkt som driftskapital. Mellem aktiverne er Falsterbanen, som jo mærkværdigt nok ejes af det lolland-falsterske jernbaneselskab, og som staten betaler med 1,9 mill. kr. Ifølge loven af 25. marts 1872 kan ejendomsretten til Lollandsbanen og Falsterbanen, d. v. s. strækningen fra Nykøbing F. til Orehoved, ingensinde deles. Derfor måtte staten også i sin tid forpagte strækningen på Falster på grundlag af en for Lollandsbanen uopsigelig kontrakt. At det nye selskab påtager sig pensionspligten overfor banernes gamle, vel-tjente pensionister, så disse ikke lider noget tab, vil blive modtaget med stor tilfredshed af Lollandsbanens pensionister.

Jeg kan derfor tilslutte mig den højtærede ministers ord i fremsættelsestalen, hvor han udtalte sin glæde over, at denne bestemmelse er kommet med i overenskom-

sten. Der har selvsagt hersket en del usikkerhed på dette område såvel blandt pensionisterne som blandt banernes nuværende funktionærer; denne usikkerhed er nu forsvundet takket være overenskomstens klare ord. Derimod må personalet, som ansættes ved det nye selskab, gå ind under de samme vilkår som de andre privatbaners funktionærer, ligesom det heller ikke er tanken, at tjenestemændene, som overtages af det nye selskab, skal have en gunstigere pensionsretlig stilling end dem, der er i det gamle selskab.

I overenskomsten gives der forhåndstilsagn om, at statens bidrag vil udgøre mindst 65 pct. af det godkendte årlige driftsunderskud. Der er nu fra kommunernes side ydet så store ofre for banens bevarelse, at staten har fundet det naturligt også at give Lollandsbanen moderniseringstilskud i henhold til loven af 23. marts 1948. Det gamle selskab var nemlig dengang ikke i stand til at modtage denne hjælp, fordi kommunerne på grund af denne banes særlige forhold på daværende tidspunkt ikke var med i garantien for driften. Der er nu truffet aftale om, at der ydes banen et moderniseringstilskud på indtil 500 000 kr.; og vel at mærke således, at dette ikke medfører nogen økonomisk forpligtelse for kommunerne. De 500 000 kr. tænkes anvendt til to diesellokomotiver, som overtages fra det gamle selskab, og for hvilke dette endnu skylder 550 000 kr.

Lollandsbanens særegne forhold var jo betinget af, at staten garanterede 4 pct. som udbytte af den hidtidige aktiekapital på 6,2 mill. kr. Nu er så spørgsmålet, om denne garanti er tidsbegrænset eller den er vedvarende. Ministeriet mener det første, men ansete jurister har, omend med nogen tvivl, udtalt det modsatte. Et sagsanlæg er på trapperne, siges der, og det skal blive interessant at se, om staten vinder eller fremdeles skal blive ved at betale 4 pct. af en aktiekapital, der ikke mere eksisterer.

Jeg skal med disse ord anbefale lovforslaget til hurtig og velvillig behandling i det høje ting.

Alfred Jensen: Jeg er enig i, at der fremdeles er behov for banen fra Nykøbing Falster over Maribo til Nakskov; jeg tror ikke, man i en betragtelig fremtid kommer uden

[Alfred Jensen.]

om, at denne bane er nødvendig. Jeg er endvidere enig i, at den gamle statsgaranti med sikring af 4 pct. til aktionærerne ikke skal fortsætte. Jeg og min gruppe understøtter også regeringens standpunkt i så henseende, at der ikke kan være nogen forpligtelse til at fortsætte med garantien udover det tidspunkt, koncessionen er gældende. Hvad der kommer ud af sagsanlægget, er en anden sag, men vi har altså den opfattelse, at garantiforpligtelsen må ophøre samtidig med koncessionens udløb.

Forsåvidt er der altså adskillige ting, som min gruppe er enig med regeringen i denne sag vedrørende, men der er også ting, vi ikke er enige i, bl. a. dette, at det hidtidige aktieselskab nu skal afløses af et andet, og det ændrer ikke noget i vor uenighed med regeringen, at dette aktieselskab så at sige er et offentligt aktieselskab i den forstand, at det er bykommunerne, en amtskommune og staten, der danner dette selskab. Vi har den opfattelse, at ved koncessionens udløb bør staten overtage de lollandske baner.

Jeg overser ikke, at der i den tid, der kommer, kan komme krav fra andre privatbaner om statsovertagelse, men jeg vil dog — uden at tage stilling til problemet i dets helhed — mene, at der er forskel på, hvilke baner der tales om. En bane som den, der her er tale om, har jo som allerede fremhævet stor betydning for egnens befolkning, og det ville vel også være helt urimeligt, om der ikke var jernbaneforbindelse med en så stor by som Nakskov. Jeg ser imidlertid ikke, at det er rimeligt at skyde de økonomiske byrder ved opretholdelsen af en sådan banes drift fra sig og over på egnens kommuner, således som det sker efter den overenskomst, der her foreligger. Hidtil har det været sådan, at staten har garanteret, medens kommunerne på sin vis har været helt fri for forpligtelser.

Når man taler om, at der må ske en ændring i byrdefordelingen mellem stat og kommuner — og det gør vi jo, når skatteforslag behandles — og herved selvfølgelig tænker på, at kommunerne skal lettes, forekommer det mig urimeligt, at man ikke tager mere vidtgående hensyn til kommunerne også i sager af denne art.

Efter min mening må man se med betydeligt større velvilje på trafikvæsenets

ordning i de afsidesliggende kommuner. Der ofres jo adskilligt, når det drejer sig om trafiklinier i og i nærheden af hovedstaden, og det er i sin orden, for disse problemer skal klares. Jeg ved meget vel, at der kan henvises til, at det i adskillige tilfælde er god økonomisk forretning, og at de privatbaner, der her er tale om, og de privatbaner, der bliver tale om fremefter, ikke er så god økonomisk forretning, men at de tværtimod vil være tabgivende virksomheder.

Efter vor opfattelse må man betragte det hele som eet stort problem, een stor forretning, og tage stilling til spørgsmålet ud fra det synspunkt, at der i en sådan forretning må være visse områder, der giver underskud. Det er klart, at de tyndt befolkede egne vil have vanskeligt ved at klare trafikken på en nogenlunde rentabel måde, således som det kan ske i hovedstadsområdet. Vi har ikke den opfattelse, at den måde, hvorpå problemet søges løst her, er den rigtige, og det er derfor ikke med særlig velvilje, vi ser på det lovforslag, som her er til behandling.

Jeg kan jo ikke nære noget håb om, at man i udvalget vil rejse spørgsmålet om statsovertagelse med en sådan styrke og kraft, at forslaget vil vende tilbage i ændret skikkelse i retning af det, jeg har udtalt ønske om. Jeg må vel tværtimod regne med, at udvalget vil bøje sig for de aftaler, der er truffet, og at der fortsat vil være privatbane på Lolland-Falster i en betragtelig tid fremover; men jeg undlader ikke at gøre opmærksom på, at vi ikke ser med velvilje på en sådan løsning, og at vi forbeholder os vor stilling, når lovforslaget kommer til afstemning.

Hans Hansen (Rørby): Det udvalg, der blev nedsat for at finde frem til en løsning af problemet, fik forelagt tre alternativer, og i begyndelsen af forhandlingerne var det lidt usikkert, hvad man ville samle sig om: enten som det første statens overtagelse af banerne, hvilket også er omtalt her i dag, som det andet: indførelse af en rutebildrift til delvis overtagelse af persontrafikken, eller som det tredje: dannelse af et nyt selskab til videreførelse af driften. Udvalget samlede sig om det sidste, og den overenskomst, der blev sluttet mellem staten, Maribo amts-

[Hans Hansen (Rørby).]

kommune og de pågældende købstadkommuner, blev så den, der danner grundlag for det her foreliggende forslag.

Nu skal det ny selskab altså overtage aktiver og passiver i det afgæede selskab, der ophører til 1. juli i år. Jeg skal senere gøre en enkelt bemærkning herom, men jeg vil gerne straks sige, at det i al almindelighed har været et utaknemligt hverv at have ledelsen af privatbaner. Hos den ledelse, jeg har haft lejlighed til nu og da i de senere år at have nærmere kontakt med, har det i hvert fald ikke skortet på dygtighed eller energi; der bør ikke rejses kritik imod ledelsen af de private baner i almindelighed, ej heller mod den bane, som nu står overfor en nyordning. Der var ingen politiske muligheder for, at staten kunne overtage Lollandsbanen. Der var enkelte politiske repræsentanter i udvalget, som var tilhængere af det, men efter behandlingen i grupperne gik alle grupper imod, og derfor var dette spørgsmål løst med det samme.

Der var derimod mere forskel i opfattelserne angående spørgsmålet om delvis indførelse af rutebildrift og delvis likvidering af de lollandske baner. Jeg for mit vedkommende kan ikke komme bort fra den opfattelse, at denne ordning havde været langt at foretrække for den ordning, som nu er foreslået i nærværende lovforslag, om et nyt statsgaranteret selskab til videreførelse af banerne.

Der var for nogle år siden et lignende problem med de sønderjyske amters småbaner, der alle blev likvideret til fordel for en rutebildrift, som nu foretages hovedsagelig af to private rutebilaktieselskaber, et i Haderslev og et i Aabenraa, der, såvidt man kan bedømme, virker tilfredsstillende for befolkningen. Selskabernes drift hviler i sig selv, og der er, såvidt det kan erfares, udelt tilfredshed i den sønderjyske befolkning. Efterhånden er driften udviklet sådan, at man bogstavelig talt kan komme med rutebil til enhver krog og enhver landsby i den sønderjyske landsdel og de ca. 125 sønderjyske kommuner. Denne ordning i Sønderjylland er noget nær forbilledlig, og jeg synes, der ville være god grund til at efterligne den og prøve den på de lollandske baner. Det er imidlertid ikke

sket, og så må det høje ting tage stilling til det foreliggende forslag om et nyt selskab, der med en koncession på 80 år fra 1. juli 1954 at regne, skal drive de lollandske baner videre. Den ordning, der nu ligger til grund for forslaget, går ud på, at der dannes et aktieselskab med staten på den ene side, Maribo amtskommune, Maribo, Nakskov, Nykøbing Falster, Rørby og Saks København købstadkommuner på den anden side; hver part indskyder $\frac{1}{2}$ mill. kr. som aktiekapital. Men dette er jo kun en lille del af den forpligtelse, som navnlig staten påtager sig overfor det nye selskab. Det er mig ubegribeligt, at nogen kan tro, at dette selskab har den fjerneste mulighed for en blot nogenlunde rentabel drift af banerne fremover.

Den sværeste byrde, det nye selskab skal bære, er pensionsforpligtelserne. Det er jo her som praktisk talt overalt i de offentlige forretninger: det er efterhånden ikke forretninger, men mere en slags forsørgelsesanstalter. Pensionsforpligtelserne er opgjort til 16—18 mill. kr. kapitaliseret. I opgørelsen over aktiver og passiver, som det nye selskab nu skal overtage fra det gamle, er aktiverne, banelinie, det rullende materiel, bygninger og værksteder o. s. v., opgjort til en værdi af ca. 8 mill. kr., medens passiverne er opgjort til ca. 18 mill. kr., hvoraf som sagt de 16 mill. kr. alene er pensionsforpligtelser, som det offentlige selvfølgelig hæfter for. Der er altså et statusunderskud på ca. 10 mill. kr., som det nye selskab skal slæbe videre med, selvom det ved selve overtagelsen kan nøjes med at præstere 250 000 kr. kontant. Det synes helt sikkert, at staten her kommer ind i en stedsevarende udgiftsforpligtelse med tilbagevendende dækning af mindst 65 pct. af banens driftsunderskud, som det foreslås i § 4.

Det havde sikkert været bedre — jeg er stort set her enig med det ærede medlem hr. Tesdorpf — at tage skraldet med det samme, nu da koncessionen udløber, og træffe en ordning, hvorved der delvis blev indført rutebildrift. Måske er der behov for transport af grovvarer, og jeg kunne tænke mig, at sukkerfabrikkerne dernede var stærkt interesseret i at bevare banen til transport af sukkerroer, men efterhånden foretrækkes lastbiler overalt, gan-

[Hans Hansen (Rørby).]

ske simpelt fordi man derved sparer om-læsning, og benyttelsen af lastbiler er, som det også er nævnt her, blevet langt, langt større, siden Storstrømsbroen blev opført. Det gælder her, som det efterhånden vil komme til at gælde alle småbaner og sidebaner: de vil umuligt kunne klare sig i konkurrencen med bilerne, og jo før dette erkendes, des bedre.

Der er jo anført særlige betingelser for ansættelse af det pensionsberettigede personel, og vi fra vor side anerkender den nye ordning, der her foreslås indført. Måske kan vi nå til den meget omtalte folkepensionering, hvorefter naturligvis tjenestemandspensioneringen overføres hertil. Naturligvis må alle være lige for loven. Dette, at enkelte mennesker har haft en god og lønnende stilling i det offentliges tjeneste, kan ikke begrunde et særligt krav på højere pension end andre. Fordi man er ansat til en højere løn, har man ikke krav på at få mere, end staten i almindelighed yder ved de hjælpeforanstaltninger, staten fortsat er nødt til at påtage sig. Vi må være lige for loven, og derfor mener jeg, at der før eller senere må komme en løsning her. Vi kan ikke se, at det har noget formål at fortsætte en sådan baneforretning med udsigt til stadig tilbagevendende underskud, når koncessionen udløber. Det er noget andet, hvis koncessionen er løbende. Man kunne, som jeg har nævnt, løse spørgsmålet på den måde, som det er løst i de sønderjyske landsdele. Man kan også her gå over til rutebldrif, og i en så omfattende rutebldrif, som der her ville blive tale om, kunne man eventuelt få anbragt en del eller måske alle funktionærerne.

Vi fra vor side er ikke begejstrede for denne ordning. Her vil jeg gerne rette det ærede medlem, der talte på venstres vegne. Det ærede medlem sagde, at der var enstemmig tilslutning i udvalget. Jeg vil gerne gøre opmærksom på, at jeg har ikke turdet vove at underskrive den overenskomst, der er truffet mellem staten og de pågældende kommuner; jeg har sagt det for længe siden, og jeg har ikke skiftet anskuelse. Jeg mener, at i det lange løb er det umuligt at gøre denne forretning blot nogenlunde rentabel. Vi er ikke begejstrede for at fortsætte banedriften på

samme måde som hidtil, da vi mener, at tiden simpelthen er løbet fra den, men nu går sagen jo i udvalg, og så må vi naturligvis se på det resultat, udvalget kommer til, ved anden behandling.

Ministeren for offentlige arbejder (Carl Petersen): Jeg takker ordførerne for tilslutningen til lovforslaget. Jeg vil også gerne føje min tak til den, der er fremført af de forskellige ordførere til det udvalg, som har gjort det meget vanskelige forarbejde til dette lovforslag.

Jeg skal iøvrigt ikke komme ind på nogen diskussion om de spørgsmål, som er rejst, idet jeg mener, at de egner sig bedre til drøftelse i udvalget.

Det ærede medlem hr. Gideon spurgte mig, hvordan det gik med udvalget til undersøgelse af privatbanernes forhold, som jeg havde nævnt ved en tidligere lejlighed her i tinget. Jeg skal svare, at udvalget er på trapperne, og at det i de nærmeste dage vil være en kendsgerning.

Det ærede medlem kom med nogle syrlige bemærkninger om, hvorfor man ikke turde tage statsbanerne med i undersøgelsen, og mente i den anledning at kunne sige, at det var for at komme over, hvor gærdet er lavest. Jeg vil sige det på den måde, at når jeg ikke gjorde det, var det for at få noget fornuftigt ud af det. Det er den eneste grund, jeg har haft, og jeg kan ærlig talt ikke forstå, hvorfor det ærede medlem og andre ærede medlemmer stiller det op, som om det er statsbanerne, der holder på urentable sidelinier. Det er jo helt forkert. Det er befolkningen, der holder på disse sidelinier. Vi har for tiden et godt eksempel med Slangerupbanen, hvor man strider for at beholde en bane, som så decideret er en underskudsbane. Jeg kunne nævne andre sidebaner udover landet, der kan siges at være i søgelyset, og som statsbanerne ingen interesse har i at opretholde, men hvor befolkningen rejser sig for at bevare disse baner, som de ganske vist ikke kører med — det er noget andet — men jeg nævner det for at bevise, at det ikke vil fremme arbejdet for at klare privatbanernes stilling indtil 1956, hvis de andre forhold blev taget med i denne kommissions arbejde. Det er ikke for at springe over, hvor gærdet er lavest, at jeg har taget den stil-

[Ministeren for offentlige arbejder.]

ling, men for at gøre noget fornuftigt — det gør jeg altid.

Jeg har ikke noget at bemærke til andre ordførere end det ærede medlem hr. Hans Hansen (Rørby), der kom med nogle bemærkninger om pensionisternes forhold. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at jeg har bestræbt mig for at sikre pensionisterne, og jeg troede ærlig talt, at jeg havde gjort en god gerning, men nu kan jeg forstå, at det ærede medlem mener, at det havde været mere passende, at de var kommet ud i den kolde sne med hensyn til de rettigheder, de har oparbejdet gennem tiderne. Jeg kan ikke forstå det på anden måde. Det vil jeg ikke være med til, og jeg er lykkelig over, at det ærede medlem er den eneste, der har sagt noget i den retning.

Jeg mener heller ikke, det er rigtigt, når det ærede medlem sammenligner nedlæggelsen af de sønderjyske privatbaner med nedlæggelsen af den lollandske bane, for der er den store forskel, at i Sønderjylland er der både en østlig og en vestlig længdebane, så det i virkeligheden kun er de mellemliggende områder, der betjenes ved rutebildrift, medens man skulle betjene hele Lolland-Falster ved rutebildrift, hvis der ingen gennemgående bane var. Noget andet er, at banen måske ikke fremefter vil give den rentabilitet, som man havde regnet med, men jeg er enig med det ærede medlem hr. Tesdorpf, der udtrykte det på den måde, at befolkningen vist ikke i øjeblikket var moden til, at banen skulle nedlægges, og at jeg ikke var moden til at overtage den.

(Kort bemærkning).

Hans Hansen (Rørby): Jeg vil gerne sige til den højtærede minister, at han vist har misforstået mine udtalelser, for jeg sagde nemlig meget stærkt, at en sådan overenskomst, som man har truffet med pensionisterne, er retsgyldig, og jeg ønsker ikke, at man skal løbe fra den. Naturligvis hæfter man for en sådan pensionsordning, og jeg har aldrig tænkt mig, at man skulle løbe fra den.

Noget andet er, at man efterhånden ved pensionsordningen har gjort alle offentlige forretninger til forsørgelsesanstalter med tvungent underskud. Det gælder ikke alene den lollandske bane, men også statsbanerne

og de københavnske sporveje. Ministeren kan sige, hvad han vil, men det er pensionsvæsenet som sådant, der ødelægger den offentlige drift, og det er det også i dette tilfælde.

Gideon: Når jeg til den højtærede trafikminister sagde, at når ministeren kun ville tage privatbanerne op til undersøgelse i første omgang, så var det udtryk for, at man sprang over, hvor gærdet var lavest, så ville jeg ikke hermed sige, at ministeren var således indstillet, at han ville tage de letteste opgaver og springe over, hvor gærdet var lavest. Jeg ville kun fremhæve, at dette var det nemmeste spørgsmål at løse, men jeg kan stadig ikke se, at der er nogen grund til ikke at tage statsbanerne med. Jeg forstår nok, at den højtærede minister mener, at det er for at få noget ud af det, at han har begrænset sig, men hvorfor skulle man ikke lige så godt kunne få noget ud af det, når man tog statsbanerne med? Det er jo de samme betragtninger, de samme undersøgelser og vurderinger, der skal til i begge tilfælde. Jeg kan ikke se, at der er nogen grund til ikke at tage begge spørgsmål samtidig. Det er problemet baner kontra veje, det drejer sig om i begge tilfælde. Jeg tror, at man lettere ville nå til en løsning, hvis befolkningen så, at det ikke alene var privatbanerne, man, om jeg så må sige, kastede sig over, men at man også havde et godt øje til de grene af statsbanerne, som ikke var rentable.

Som sagt, det er en skepsis, jeg nærer, det må den højtærede minister undskylde, jeg kan ikke gøre for det. Jeg er bange for, at når vi får løst spørgsmålet om privatbanerne, så vil man være tilbøjelig til at udskyde det andet, for det er sådan en stor pulje, hvor man betaler det hele under eet, og der er ingen, som i særlig grad har skoen på og derfor vil rejse spørgsmålet. Det er derfor, jeg mener, at man lettere vil kunne komme uden om det, og at det lettere vil glide ud af dagsordenen, når man først har løst spørgsmålet om privatbanerne.

Til det ærede medlem hr. Hans Hansen (Rørby) vil jeg sige, at jeg beklager, at jeg ikke erindrede, at han havde taget forbehold med hensyn til betænkningen af 28. oktober 1953. Med hensyn til de sønderjyske stikbaner vil jeg give den højtærede trafik-

[Gideon.]

minister fuldkommen ret, når han siger, at der overhovedet ikke kan være tale om at drage nogen sammenligning. For Lollands vedkommende er det, om jeg så må sige, en egnsbane, der går gennem meget tæt befolkede arealer, har forbindelse med 4 købstæder på tilsammen ca. 30 000 indbyggere og har en stor by i den ene yderende på 17 000—18 000 indbyggere.

Der kan overhovedet ikke være tale om nogen sammenligning, og det er også det, der får mig til at mene, at der ikke er nogen mulighed for at nedlægge denne bane, i hvert fald ikke på nuværende tidspunkt.

Jeg er som sagt glad for denne ordning, selvom man altså ikke er helt tilfreds med den på egnen. Jeg håber, at banen ved en forstandig og moderne administration vil kunne drives således, at sortseerne ikke får ret i deres syn, men at den vil kunne løse sin opgave i fremtiden til gavn for egnen og dens befolkning.

Hermed sluttede forhandlingen.

Lovforslagets overgang til anden behandling vedtoges uden afstemning.

Horn: Jeg tillader mig at foreslå, at lovforslaget henvises til et udvalg på 17 medlemmer.

Uden forhandling eller afstemning vedtoges dette forslag.

Formanden: Der er ikke mere på dagsordenen.

I skrivelse af dags dato meddeler indenrigs- og boligministeren, at han ønsker her i tinget skriftligt at fremsætte:

Forslag til lov om midlertidig ændring i loven om den fælleskommunale udligningsfond (vedrørende udskrivningen af fælleskommunal indkomstskat for skatteåret 1954—55).

Jeg har modtaget følgende skrivelse:

„København, den 5. marts 1954.

Til folketingets formand.

I henhold til forretningsordenens § 19, stk. 4, tillader undertegnede medlemmer af folketinget sig at meddele, at vi ønsker den af økonomi- og arbejdsministeren i tinget under gårs dato vedrørende den økonomiske årsoversigt givne redegørelse sat til forhandling i tinget.“

Skrivelsen er underskrevet af følgende medlemmer:

Erik Eriksen. Fibiger. From. Jørgen Gram. Heick. Halfdan Hendriksen. Jørgen Jørgensen (Ullerup). Ole Bjørn Kraft. Thor-kil Kristensen. Karl Olsen. Helga Pedersen. Sønderup. Edvard Sørensen. Erna Sørensen. Poul Sørensen. Tesdorpf. Øllgaard.

Redegørelsen vil herefter komme til forhandling i tinget.

Skriftlig fremsættelse af lovforslag.

Indenrigs- og boligministeren (Kjærboel): Jeg skal herved tillade mig for det høje folketing at fremsætte forslag til lov om midlertidig ændring i loven om den fælleskommunale udligningsfond (vedrørende udskrivningen af fælleskommunal indkomstskat for skatteåret 1954—55).

Som det vil være det høje tings medlemmer bekendt, har der fra og med skatteåret 1950—51 været gennemført en midlertidig nedsættelse af indkomstskatten for familieforsørgere med skala-indkomster under 30 000 kr. Disse nedsættelser er af skatte-tekniske grunde blevet gennemført ved en ændring af den i loven om den fælleskommunale udligningsfond fastsatte skatteskala for familieforsørgere, og til gengæld for nedgangen i skatteudskrivningen har udligningsfonden fra statskassen modtaget et for hvert af skatteårene nærmere fastsat beløb.